Röszkénél dolgozott az óriási vágányépítő géplánc

2022. július 3. vasárnap, 13.01

A Szeged–Röszke (136-os) vasútvonal felújításán dolgozó 210 tonnás, SMD-80-as típusú vágányépítő és átépítő géplánc május első felében a vonal Szeged felőli részén végezte az előre eltervezett vágányépítési feladatokat. Az elmúlt másfél hétre a többszáz méteres óriási munkagép visszatért a vonalra, és már a Röszkéhez közelebbi szakaszon vette igénybe a kivitelező. A géplánc hatékonysága révén július végéig a teljes vonalon sikerült kiépíteni a vasúti pályát, mert a tervek szerint – a vágányok, váltók és a szükséges építmények elkészültét követően – augusztus 1-jétől megindul a tehervonat-forgalom a Szeged-Röszke-Szabadka vonalon, ezáltal biztosítva a Budapest-Kelebia vonal korszerűsítése miatt szükséges vágányzár idejére a megfelelő kerülőutat. A teljes felújításig – biztosítóberendezés és villamosítás nélkül – csak korlátozott, éjszakai tehervonat-közlekedést engedélyeznek hatóságilag, így addig a személyszállítás továbbra is szünetel.

A Szeged és Röszke között zajló, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás fogja biztosítani augusztus 1-jétől átmenetileg a Budapest-Kelebia vasútvonal teljes kizárással járó fejlesztési időszakában a tranzit áruforgalom kerülő útvonalát, így fenntartva az észak-déli tengelyen a vasúti árufuvarozási vérkeringést.

Ahhoz, hogy a beruházás első fázisa időben elkészüljön a teherforgalom elindítása érdekében, a kivitelező a teljes vonalszakaszon elvégezte a vasútépítéshez szükséges alépítményi feladatokat, váltókat (kitérőket), illetve több kilométernyi vágányt épített, kialakította az ideiglenes vízelvezetést, valamint átépítette a vasúti műtárgyakat. A felsővezetéket tartó oszlopok felállítása is folyamatban van. A forgalomba helyezésig hátralévő időben felsőágyazat-építést, nagygépes vágány- és váltószabályozást, síncsiszolást végeznek. Szentmihályon és Röszkén a magasperonokat burkolat nélkül már kialakítják. Ezenkívül a tehervonatok vámvizsgálatához szükséges konténerbázist is elhelyezik a röszkei határnál.

A géplánc 136-os vonali üzembe állítását megelőzően, a tavaly ősszel megkezdett felújítás során már ágyazat-, vágány- és váltóbontási, talajstabilizációs munkákat végeztek, megkezdték a felsővezeték-tartó oszlopok alapozását és felállítását, csatornák feletti hidak esetében bontási, cölöpözési munkálatok zajlottak, Röszkénél elbontották a biztosítóberendezést, több vasúti-közúti átjáróban ideiglenes forgalomtechnikai tereléseket alakítottak ki, Röszkén és Szegeden pedig lebontották a felesleges épületeket, őrházakat.

***Vitézy Dávid**, a Technológiai és Ipari Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára* elmondta: "Az SMD-80-as vágányépítő és átépítő géplánc Röszkénél elérte a magyar–szerb határt, ez jelentős mérföldkőnek számít, hiszen nemrég Lyonban az Európai Bizottság, az uniós tagállamok és a Nyugat-Balkán vezetőinek közlekedési csúcstalálkozóján közösen szorgalmaztuk, hogy Szerbia és a Balkán többi országa mihamarabb csatlakozzhasson a transzeurópai közlekedési hálózatba, így ebben a térségben is felgyorsuljon a vasúti hálózat fejlesztése európai uniós segítséggel, az uniós biztonsági és átjárhatósági sztenderdek szerint. Magyarország a Budapest–Belgrád távolsági és a Szeged–Szabadka regionális vasútvonal fejlesztésével mindent megtesz azért, hogy a Nyugat-Balkán személy- és áruforgalma minden eddiginél jobb minőségben csatlakozzon az európai hálózathoz. Ez elősegíti a térség európai integrációját és prosperitását, ami Magyarország és az Európai Unió stratégiai érdeke."



[1]

***Pafféri Zoltán**, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója* elmondta, hogy a MÁV irányításával zajló beruházások közül ez az egyik legnagyobb értékű az elmúlt évtizedben. A vasúttársaság mindent megtesz azért, hogy legkésőbb jövő ősszel újra indulhasson a 2015 óta szünetelő személyszállítás. Ezáltal az autózással versenyképes vasúti közlekedés áll majd a Szeged és az észak-bácskai települések között élők rendelkezésére, melynek köszönhetően mérséklődnek a közúti dugók, tisztábbak és még élhetőbbek lesznek a térségbeli települések. Várakozásaink szerint a teljes személyszállítási forgalom megindítása után legalább olyan népszerűvé válik a Szeged-Röszke-Szabadka közötti vonal, mint a Szeged és Hódmezővásárhely közötti vasútvillamos.



[2]

A teljes felújításig – biztosítóberendezés és villamosítás nélkül – csak korlátozott, éjszakai tehervonat-közlekedést engedélyeznek hatóságilag. Napközben, 8 és 18 óra között tovább folytatódnak a felújítási munkálatok a 2023 késő őszére tervezett átadásig a személyszállításhoz szükséges biztosítóberendezések, felsővezetéki rendszerek, állomási és megállóhelyi infrastruktúra kivitelezésével, valamint a közúti-vasúti átjárók felújításával.

A korábbi tervekhez képest többszörösére nő a zajvédőfal hossza, az akusztikai vizsgálatok elkészültek. Az engedélyezési folyamat még tart, de várhatóan mindazon lakóépületek környezetében kiépül a zajvédőfal, melyek a vasúti 50 méteres védőövezeten belül találhatók. Azon épületek esetében, amelyeknél ez nem lehetséges (vasúti átjárók közelében) a kivitelezés keretében nyílászárócserét végez a kivitelező.

A vasúttársaság a munkálatok okozta kényelmetlenségek és zajterhelés miatt a vasútvonal térségében élő lakosság türelmét kéri. Az átadást követően egy modern, környezetbarát, kényelmes, gyors és minőségi szolgáltatást indít el a vasúttársaság a Szeged-Röszke vasútvonalon.

Háttér-információk:

SMD-80-as gépláncról

A világ egyik legnagyobb vasútépítőgép-gyártója, a Plasser & Theurer által épített gépláncból mindössze hármat alkalmaznak aktívan Európában, májusban és júniusban több napon át ezek egyike dolgozott a Szeged és Röszke közötti 136-os számú vasútvonal kivitelezésén. A 13 kilométernyi pálya felújítását hatékonyabbá és gyorsabbá tevő munkagép műszakonként akár két kilométernyi vágányt képes átépíteni.

A több száz méteres óriási munkagép alkalmas valamennyi típusú fa-, beton- vagy acélalj elbontására és új aljak folyamatos, előre meghatározott, egyenlő távolságú lerakására, valamint sínek, váltók (kitérők) felszedésére és újak fektetésére is. A vágányátépítés egyetlen munkafázisban, folyamatosan végezhető, a rendszer ráadásul 120 méteres úgynevezett hosszúsínek beépítésére is alkalmas. Egyik specialitása és előnye, hogy az időjárási körülményektől függetlenül megbízhatóan magas vonóerőt és előrehaladást biztosít a lánctalpas meghajtóegysége. A géplánc korábban már részt vett például a Budapest-Hatvan és a Debrecen-Balmazújváros vonalszakaszok felújításában is.



[3]

A 136-os vonal felújításáról

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű, csaknem 41 milliárd forint kormányzati támogatásból készülő beruházás biztosítja a Budapest-Kelebia vasútvonal teljes kizárással járó fejlesztési időszakában a tranzit áruforgalom kerülő útvonalát.

A csongrád-csanádi megyeszékhelyet Röszkével és Szabadkával összekötő vasútvonal a felújítását követően jelentős szerepet tölthet be a határmenti terület gazdasági-társadalmi fejlődésében. A személyszállítás megindítását követően, 2023 őszétől pedig sűrűbbé, gyorsabbá és kényelmesebbé válik a vonatforgalom Szeged és az észak-bácskai települések között. A villamosítás és a korszerűsítés révén még környezetkímélőbbé válik a vasúti közlekedés a térségben.

Szeged és Röszke között teljes hosszban, 13 kilométeren újul meg a pálya. A vonal átépítésével és villamosításával az érintett nagyvárosok, regionális központok elérhetősége javul. A villamosított pályán 120 km/h sebességgel közlekedhetnek majd a vonatok. (Egyes, rövidebb szakaszokon külső korlátozó tényezők miatt 80 km/h lesz a megengedett sebesség). Röszke állomás vágányhálózatát is korszerűsítik. Új megállóhelyet hoznak létre Szeged-Szentmihály településrészen; itt és Röszkén magasperonnal, akadálymentesítéssel, modern esőbeállókkal, P+R és B+R parkolókkal, padokkal, valamint korszerű utastájékoztatással teszik vonzóbbá a vasúti utazást. Röszkén ezen kívül egy új állomásépületet létesítenek az utasok számára. A vasútvonal villamosításához felsővezeték-hálózatot építenek ki a teljes vonalon, és új villamos alállomás telepítése szükséges Szegeden. Az összes megépülő váltót fűtéssel látják el, így biztosítva télen is a problémamentes közlekedést. A vonatközlekedés keltette zajok csillapítása érdekében zajvédőfalat emelnek. A vasúti üzemet a projekt keretében felújítandó szegedi forgalomirányítási központból távvezérlik majd. Továbbá átépítik a keresztező és párhuzamos utakat is.

A fejlesztés összekapcsolódik a szerbiai oldalon, Horgostól Szabadkáig zajló felújítással. A személyszállítás színvonala ezáltal jelentősen javul, sűrűbbé válik Szeged és az észak-bácskai települések között. Szabadka és Szeged között a határrendészeti vizsgálattól függően várhatóan 30-50 perc lesz a menetidő. A személyszállítás a teljes felújítás végeztével, várhatóan 2023 késő őszén indulhat újra.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav/roszkenel-dolgozott-oriasi-vaganyepito-geplanc

Hivatkozások
[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/vitezy_david_roszke.jpg?itok=rlMUPVQx [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/pafferi_zoltan_roszke.jpg?itok=Q8SlWAUc [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/smd-80-as_geplanc.jpg?itok=NEXpJoUw